

Architektur für die neue ökonomische Ordnung : Zaha Hadid Architects : Zentralgebäude BMW Werk Leipzig, 2002-2005

Autor(en): **Hagen-Hodgson, Petra**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **92 (2005)**

Heft 7/8: **Vázquez Consuegra et cetera**

PDF erstellt am: **08.02.2018**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-68488>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Architektur für die neue ökonomische Ordnung

Zaha Hadid Architects: Zentralgebäude BMW Werk Leipzig, 2002–2005

Text: Petra Hagen Hodgson, Bilder: Hélène Binet Ein Industriebau ohne Raumhierarchien und ohne eindeutig festgelegte, ablesbare Funktionen, entwickelt aus Kommunikations-Diagrammen. Manager und Arbeiter vereint, und über allem: die fetischisierten Produkte. Eine post-fordistische Automobilfabrik des 21. Jahrhunderts.



Ansicht Zugang. – Bild: BMW AG.
rechts: zentrale Strasse

Das Land um Leipzig herum ist flach. Hier, im Niemandsland zehn Kilometer nordöstlich der Stadt, aber im Knotenpunkt moderner Verkehrswege, zwischen Flughafen, Bahnlinie und Autobahn steht das neue BMW-Werk, wo seit dem 1. März die Produktion der neuen Dreier-Reihe vom Band läuft. Bis zu 650 Fahrzeuge können pro Tag gefertigt werden, die anschließend ihren Weg zu Händlern in der ganzen Welt finden. Wenn das Werk voll in Betrieb genommen ist, bietet die 1,3 Milliarden teure Automobilfabrik auf dem 206 ha grossen Grundstück rund 5500 Menschen eine ganz besondere Stätte der Arbeit. Die Entscheidung für den Standort fiel im Juli 2001. Es hätte auch Schwerin, Augsburg oder ein Ort in Tschechien werden können. Ausschlaggebend für Leipzig waren u. a. die verkehrstechnisch optimale Anbindung, die ideale Erreichbarkeit des bayrischen Mutterwerks in München, das Vorhandensein einer ausreichend grossen Zahl qualifizierter Arbeitskräfte sowie die von der Politik versprochenen Fördermittel.

Zunächst realisierte BMW die Anlagen für die Automobilproduktion. Als Grundlage für die Anordnung der Hallen diente ein von BMW neu entwickeltes System, das die Produktionshallen nicht mehr wie üblich linear, sondern in der Fläche sternförmig verteilt. Dies garantiert kurze Wege innerhalb der immensen Dimensionen der Anlage, die insgesamt, inklusive der Bauten der unabhängigen Zulieferfirmen, fast die doppelte Grösse des historischen Zentrums von Leipzig

erreicht. Der sternförmige Grundriss lässt aber auch flexible Erweiterungsoptionen offen und ermöglicht eine kluge Entzerrung der An- und Auslieferung von Materialien, Rohteilen und den fertigen Autos. So können die drei wesentlichen Abteilungen – Karosserierohbau, Montage mit Logistik- und Versorgungszentrum sowie Lackiererei – in unmittelbarer Nähe unabhängig voneinander funktionieren. In ihrer architektonischen Anspruchslosigkeit ordnen sich die Produktionshallen in das Heer anonymer Industriearchitekturen ein, die vielerorts in die Landschaft gestellt werden. Von den in den Hallen stattfindenden Prozessen dringt nichts durch die glatte, blecherne Aussenhaut, die nur durch schmale Fensterbänder unterbrochen wird.

Dynamik

Wie ein riesiger Wal schiebt und windet sich das von Zaha Hadid entworfene Zentralgebäude zwischen die Produktionshallen, voller Energie und Dynamik. Das kräftige Skelett aus Stahl und rohem Beton trägt eine dünne Haut aus milchigem Glas und Wellblech. Oder anders betrachtet, schwebt der Bau wie ein landendes Raumschiff knapp über dem Erdboden. Als einziger Teil der Anlage ist er aus einem internationalen Wettbewerb hervorgegangen – gedacht als symbolträchtiges Aushängeschild und Markenzeichen des neuen Werkes. Dennoch lässt er sich nicht auf einen Blick erfassen. Er ist keine freistehende Skulptur und auch funktional nur als Teil der Gesamtanlage verstehbar. Der vorschüssende Bügel, als Brücke konzipiert und getragen von schräg stehenden Betonstützen, bildet ein gigantisches Vordach für das gläserne Eingangsportal. Horizontal fließende Fensterbänder gleiten gegeneinander versetzt und verschoben zielstrebig an die Gebäudekante. Auch der übergestülpte, dunkle Dachabschluss greift das Thema des fließenden Bandes auf – nur gerundeter, weicher. Seine Betonung der Horizontalen mit den schräg nach unten führenden Verbreiterungen erdet den ansonsten abhebenden Bau. Einblick



ins Gebäudeinnere gewährt nur die doppelgeschossige Wand, in die das Eingangsportal eingelassen ist.

Zaha Hadids zerborstene und zersplitterte Formen, messerscharfe Kanten und sengende Blitze, die einst die Bauten in hundert Einzelteile zerfallen liessen, sind längst einem amorphen, fließenden Formenkanon gewichen. Hier in Leipzig ist das Bild des Fließens und der Bewegung besonders sinnfällig. Es symbolisiert und überhöht Bewegung nicht nur in allgemeinem Sinne, sondern verkörpert darüber hinaus die eigentliche *raison d'être* des Baus: das aerodynamische Automobil.

Betritt man den Bau, meint man, sich schon fast im Produktionsprozess zu befinden. Das ist beabsichtigt. Wie auch die Produktionshallen beschreibt das Zentralgebäude eine einzige, grosse Halle, in welche die einzelnen Aufgabenbereiche offen hineingestellt sind. Nicht einmal der Werksleiter hat ein eigenes, abschliessbares Büro. Die Materialien sind Beton, Glas und viel Stahl. Auch hier dreht sich alles um die Effizienz: der Bau als technisches Gerät. Das Zentralgebäude ist das aktive Nervenzentrum, der *think tank* des Produktionskomplexes. Hier sitzen das Management, die Personalabteilung, die Pressestelle, die Qualitätsüberprü-

fung, hier befinden sich das Werksrestaurant und sonstige Dienstleistungen. Alles bewusst ganz nahe ans eigentliche Geschehen, den Produktionsprozess gerückt. Zugleich dient das Zentralgebäude als Eingang für alle BMW-Mitarbeiter, ungeachtet ihrer Stellung im Werk. Täglich gelangen sie auf ihrem Weg zu ihrer jeweiligen Arbeitsstätte unter dem Wolkenbügel hindurch ins Zentralgebäude, kommen mittags zurück ins Werksrestaurant, schwärmen wieder aus und gehen schliesslich abermals durch das Zentralgebäude hindurch nach Hause. Diesen Menschenströmen ist ein zweites, separates Wegesystem der sich in Montage befindenden Autos überlagert. Über den Köpfen der Angestellten hinweg passieren die Karosserien während des Produktionsprozesses per Förderband vier mal das Zentralgebäude – aus dem Rohbau, zum Hochregallager, in die Lackiererei und schliesslich zur individuellen Endmontage. Diese Güter- und Menschenströme dienten Zaha Hadid als Ausgangspunkt für die räumliche Organisation des Bauwerks. Sie definieren im verzweigten, abgewinkelten Grossraum die Räume – keine tektonischen, modularen Ordnungen, kein cartesianisches Raster. Das Bauwerk beschreibt die Bündelung, Entzerrung und Sichtbarmachung der Energie- und Kommunikationsströme. Selbst in der Anordnung der parkenden Autos vor dem Zentralgebäude setzen sich die dynamischen Linien des Bauwerks fort.

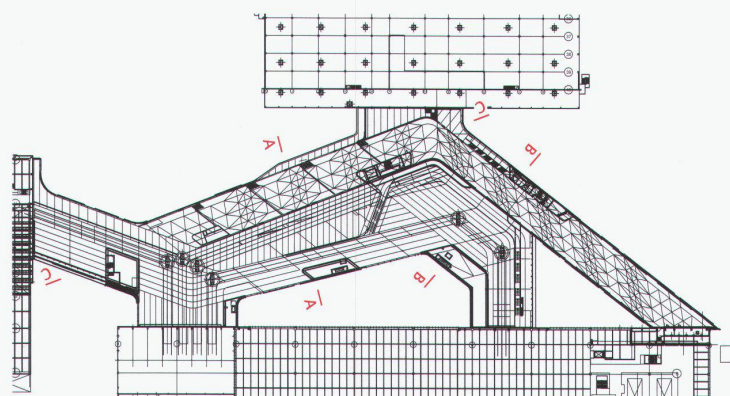
oben: Luftbild des Werks. Der Hauptzugang erfolgt von Norden (oben im Bild). Das Zentralgebäude verbindet den Karosseriebau (rechts), die Lackiererei (links) und die Montagehallen (unten). Neben diesen Gebäude der Logistik. unten: Baustelle Zentralgebäude
Bilder: BMW AG



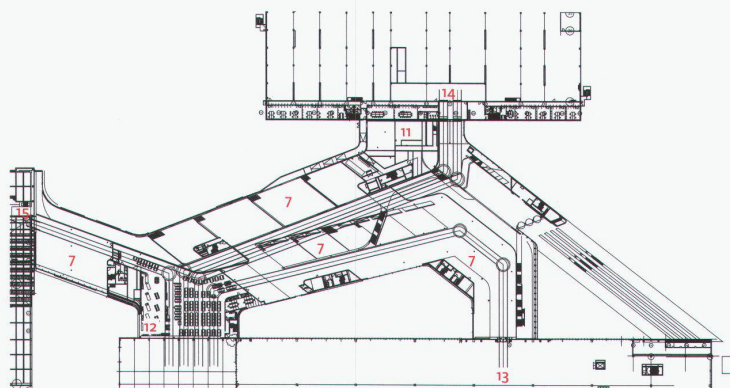
Nach Standardisierung und Fließbandarbeit

Zaha Hadids fulminantes Bauwerk ist vor allem deshalb von Bedeutung, weil es wesentliche Aspekte der weltumfassenden ökonomischen Wirklichkeit unserer heutigen Zeit architektonisch paraphrasiert. Diese kühlen, magisch blau erleuchteten Karosserien, die lautlos durch das Zentralgebäude gleiten, haben eine enorme dramatisch-ästhetische Wirkung. Sie erst verleihen dem Raum seine ästhetische Überhöhung. Den nicht unmittelbar in den Produktionsprozess integrierten Mitarbeitern führen sie die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit ständig vor Augen. Das schafft Verbundenheit. Zugleich veranschaulicht es den Kern des «neuen Kapitalismus» mit seinem keineswegs immer freundlichen Gesicht. Tatsächlich lassen sich am BMW Zentralgebäude erstaunliche Vergleiche zwischen der Sprache der Architektur und den Konzepten zeitgenössischen Managements aufzeigen – ähnlich der Übertragung tayloristisch-fordistischen Gedankenguts auf die Architektur der 20er Jahre.

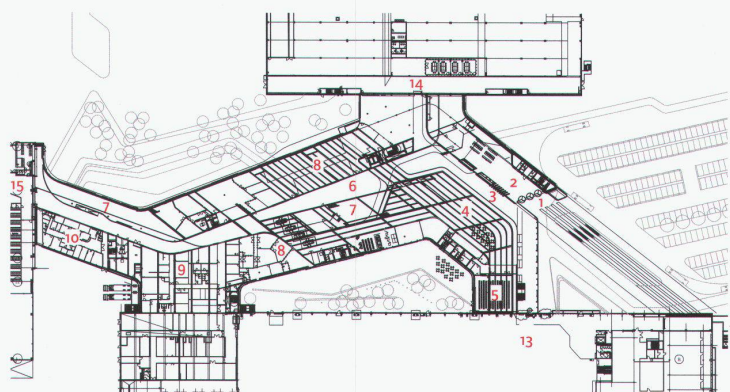
Henry Fords Erfolg basierte auf einem im Sinne von Frederick Taylor wissenschaftlich geführtem Management und einer neuen Produktionsweise. Seine Einführung der Fließbandproduktion bedeutete Arbeitsteilung, Rationalisierung und Massenanfertigung weniger Muster, schaffte Typisierung und Serienproduktion und damit standardisierte Produkte. Taylors berühmte Bewegungsstudien führten bei der Routinarbeit zu fast sadistisch anmutenden Extremen.



2. Obergeschoss

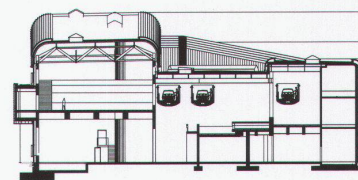


1. Obergeschoss

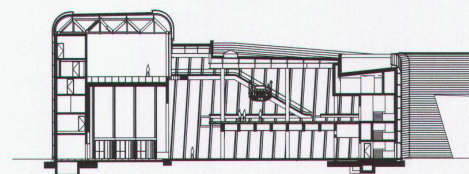


Erdgeschoss

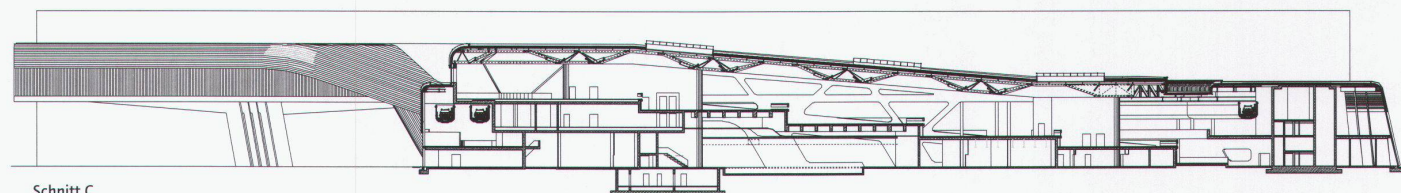
- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 1 Eingang | 9 Küche |
| 2 Foyer mit Shop | 10 Gesundheitsdienst |
| 3 Zugangskontrolle | 11 Rechenzentrum |
| 4 «Marktplatz» mit Café | 12 Personalrestaurant |
| 5 Auditorium | 13 Karosseriebau-Halle |
| 6 Zentrale Strasse | 14 Lackiererei |
| 7 Büro-Arbeitsplätze | 15 Montagehalle |
| 8 Qualitätskontrolle | |



Schnitt A



Schnitt B



Schnitt C

Zugleich aber entdeckte der Fordismus den Arbeiter erstmals als Konsumenten. Ebenso wurden in den 20er Jahren die Massen erstmals zu Klienten der Architektur. Architekten und Stadtplaner, die bewusst die Konzepte des Fordismus und Taylorismus aufgriffen, begegneten der akuten Wohnungsnot und den tiefgreifenden politischen Veränderungen im Zuge der Revolution von 1919 bekanntlich mit einer Industrialisierung des Bauens: also mit Serienproduktion, Typisierung und Rationalisierung sowie der Vorstellung, dass alles planbar, wissenschaftlich erfassbar und vorhersagbar sei. Nach dem Vorbild der modernen Fabrik mit ihrer nach wissenschaftlichen Regeln optimierten räumlichen Zonierung entstand das neue städtebauliche Leitbild der funktional-zonierten Stadt.

Heute, in einer sich ständig wandelnden post-fordistischen Welt heissen die wichtigsten Themen der Wirtschaft bekanntlich Globalisierung, Deregulierung, Dezentralisierung, Flexibilisierung, Privatisierung, Kleinserienproduktion und massgeschneiderte Produkte bei einem organisatorischen Wandel zu Gruppenarbeit und Projekt bezogenen Arbeitsweisen. Auch wenn zahlreiche Arbeitsprozesse nach wie vor dem Fordismus folgen, verändert doch die allgemeine Betonung der Flexibilität die Bedeutung der Arbeit selbst grundlegend.

In diesem Umfeld agiert BMW – auch in Leipzig. Zur Maximierung der Produktivität und damit des Gewinns zählt das weltweit agierende Unternehmen vor allem auf flache Hierarchien, Transparenz und Flexibilität. Nach wie vor verrichten die Arbeiter in den Leipziger Produktionshallen, in tayloristischer Manier, repetitive Handgriffe in gewissen Zeittakten. Doch die weitgehende Automatisierung hat das alte, unendlich lange Fließband durch Inseln der spezialisierten, flexibleren Produktion abgelöst. Dank des Computers lassen sich Maschinen leicht umprogrammieren und

neu einstellen. Damit ist eine weitreichende Individualisierung möglich geworden. Theoretisch können bis zu 107 Varianten des 3er BMW's hergestellt werden. Je nach Nachfrage des Marktes können sich die Aufgaben der Arbeiter innerhalb einer Woche und manchmal von einem Tag auf den anderen verändern. In den Produktionshallen sieht es wie in einem Operationssaal aus: sie sind clean, technisiert, durchrationalisiert, von Robotern bevölkert, die an gewissen Stationen von Menschenhand gesteuert werden.

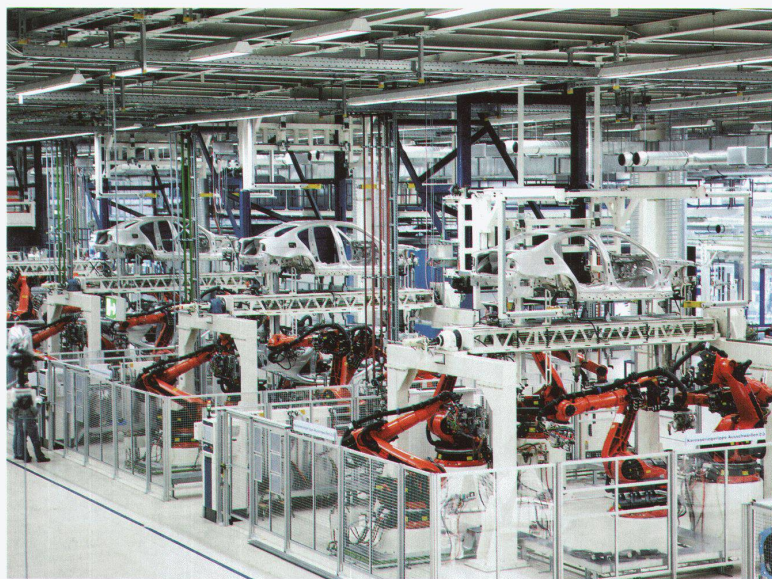
Wenn nun Zaha Hadid die Wegenetze und Kommunikationsströme als Ausgangspunkt ihres Entwurfes wählt, so geht sie für die Raum- und Formfindung von sich überlagernden Diagrammen aus. Ähnlich verfährt das zeitgenössische Management. Organigramme sind die gängigen Werkzeuge jeder Unternehmensberatung geworden. «Das Diagramm», sagt Zaha Hadids Partner Patrik Schumacher, «ist die Hauptressource architektonischer Überlegungen. Es bedeutet mehr als ein Mittel der Repräsentation. Es ist eine wichtige Ressource der Bestandsaufnahme, des Überdenkens und der Manipulation programmatischer und sozialer Beziehungen bevor sie zur architektonischen Aussage werden.» Für Schumacher lassen sich mittels Diagrammen die vitalen Kräfte zeitgenössischer Transformationen am besten in eine angemessene architektonische Sprache umsetzen.

Offenheit und Orientierungslosigkeit

Eine klare Forderung von BMW an die Architekten war, mit einem offenen und transparenten Gebäude die Kommunikation zwischen den einzelnen Fachbereichen zu unterstützen. Was aber heisst hier offen und transparent? Zunächst die Aufhebung der historisch scharfen Trennung zwischen white collar und blue collar Arbeitern (bzw. Mitarbeitern in der heutigen Terminologie), d.h. die räumliche Thematisierung flacher



Ford-Produktion in Michigan 1927. – Bild: Getty Images
rechts: Produktionshalle in Leipzig. – Bild: BMW AG





Büroarbeitsplätze. Möblierung seitens Betreiber. – Bild: BMW AG

Hierarchien sowie eine unkomplizierte, direkte Kommunikation. Dem entspricht Zaha Hadids offene Struktur, das Grossraumbüro, das an alle Produktionsprozesse andockt, ja geradezu in die verschiedenen Abteilungen hineinzufliessen scheint. Während zu Fords Zeiten Techniker und Manager räumlich soweit wie möglich von den dröhnenden Maschinen getrennt wurden und damit letztlich den Kontakt zum eigentlichen Geschehen verloren, findet hier eine Umkehrung statt.

Was Transparenz in diesem Zusammenhang nicht bedeutet, ist ihre Symbolisierung durch ein lichtdurchflutetes, gläsernes Bauwerk zum Durchschauen. Im Zentralgebäude ist es zwar hell, aber es ist ein nach innen gerichteter Bau – wie etwa das Atrium von Frank Lloyd Wrights Larkin Administration Building in Buffalo. Während sich im Larkin Building mehrere hundert Arbeiterinnen an ihren in Reih' und Glied aufgestellten Schreibtischen um schriftliche Bestellungen kümmerten, unter dem ebenso gütigen wie strengen Auge des Managements, ist es in Leipzig das Management selber, das ins Grossraumbüro gezogen ist und sich gegenseitig überwacht. Hier drängen sich die

Mitarbeiter auf relativ engem Raum, sind der permanenten Geräuschkulisse ausgesetzt und haben jede Intimsphäre verloren. Schon jetzt haben sich die Mitarbeiter Rituale angeeignet, um dem Verlust der Intimsphäre ein wenig entgegenzuwirken. Auch sie werden – wie im Larkin Building – trotz flacher Hierarchien, die nur scheinbar so flach sind – von oben streng bewacht: im übertragenen Sinne von den über sie hergleitenden Karosserien.

Damit spiegelt Hadids Zentralgebäude architektonisch die Prinzipien des «neuen Kapitalismus», der seine ureigenen Macht- und Kontrollstrukturen entwickelt hat, die nichts mit Freiheit zu tun haben. Vor allem im modernen Gebrauch des Wortes «Flexibilität» verbirgt sich ein ganz neues System der Macht und Kontrolle. Allerdings wusste Zaha Hadid die altbekannten Übel des Grossraumbüros durch ein kluges architektonisches Moment zu mildern. Getreu ihres Konzeptes fließender Energieströme ist in Leipzig das Grossraumbüro zu einer «Kaskade» abgetreppter Plattformen mutiert, die die tiefe Halle hinunterwallen. Diese Arbeitsbühnen ermöglichen eine gewisse Verortung der einzelnen Büroabteilungen, schaffen einen

Hauch von Intimität, ohne freilich die gewünschten freien Blickkontakte und die geforderte Transparenz ernsthaft zu gefährden. Der Raum selber wird damit noch unübersichtlicher. Er ist so unüberschaubar und unberechenbar geworden wie die Welt der Arbeit, in der sich auch die BMW-Mitarbeiter bewegen.

Die flexibilisierte, post-fordistische Produktionsweise ist erst mit dem Einsatz des Computers möglich geworden. Der weitreichenden Individualisierung der Automobil-Serienproduktion steht mit dem Zentralgebäude ein Bauwerk gegenüber, das selber ohne Computer so nicht hätte entworfen und hergestellt werden können, ja diese Individualisierung geradezu verkörpert. Tatsächlich hat der Computer, der von Anfang an beim Entwurfsprozess dabei war, diesen bis zu einem gewissen Grad mitbestimmt und wurde damit zum formgenerierenden Element. Längst haben die modernen Software-Programme den Gegensatz zwischen Serienproduktion (typisierte Form) versus handwerkliche Sonderanfertigung (spezifische Form) aufgehoben – zumal sie auch für die computerunterstützten Herstellverfahren (CNC-Fräse) verwendet werden können und die im Computer in der dritten Dimension erstellten Freiformen problemlos umsetzen können.

Im Zentralgebäude gleicht fast kein Hauptträger dem anderen. Vor Ort gegossen, in immer anderer Geometrie, schaffen sie Räume ohne Repetition, ohne Raumhierarchien, ohne Mittelpunkt, ohne Symmet-

rien, ohne eindeutig festgelegte, ablesbare Funktionen. In den 20er Jahren war der Raum – entsprechend Henry Fords funktional geordneter Fabrik mit ihren strengen Hierarchien – auf klaren Ordnungen aufgebaut, trotz «fliessendem» Grundriss. Zaha Hadids offene Struktur – und das ist die Essenz des Dekonstruktivismus – beschreibt einen neuen, fragmentierten, ungeordneten, unübersichtlichen Raum, ohne Eindeutigkeit des formalen Formenkanons. Darin liegt ihr kritisches Potential. Der Preis ist die Orientierungslosigkeit. Damit spiegelt das Zentralgebäude anhaltende gesellschaftliche Prozesse unserer post-modernen Zeit, die durch einen voranschreitenden Werteverlust, einer zunehmenden Bindungslosigkeit und einer schwindenden ethischen Verantwortung gekennzeichnet sind. ■

Petra Hagen Hodgson, geb. 1957 in Palo Alto, Kalifornien. Studium der Kunstgeschichte, Germanistik, Literaturkritik an den Universitäten von Zürich und Freiburg im Breisgau; 1986 Redakteurin Verlagshaus Harenberg; 1987–1988 Leiterin der Galerie Altfield Fine Arts, Hong Kong; 1988–1990 Lehrbeauftragte für Geschichte der Architektur an der Universität Hong Kong; 1991–1995 Lehraufträge an der HfG Zürich; freie Architekturkritikerin, freie Beraterin der Akademie der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen; seit 1990 Korrespondentin für wbu.

Bauherr: BMW AG, München

Architekten: Zaha Hadid Architects, London:

Zaha Hadid mit Patrik Schumacher

Projektleiter: Jim Heverin, Lars Teichmann

Entwurfsteam: Lars Teichmann, Eva Pfannes, Kenneth Bostock, Stephane Hof, Djordje Stojanovic, Leyre Villoria, Liam Young, Christiane Fashek, Manuela Gatto, Tina Gregoric, Cesare Griffa, Yasha Jacob Grobman, Filippo Innocenti, Zetta Kotsioni, Debora Laub, Sarah Manning, Maurizio Meossi, Robert Sedlak, Niki Neerpasch, Eric Tong

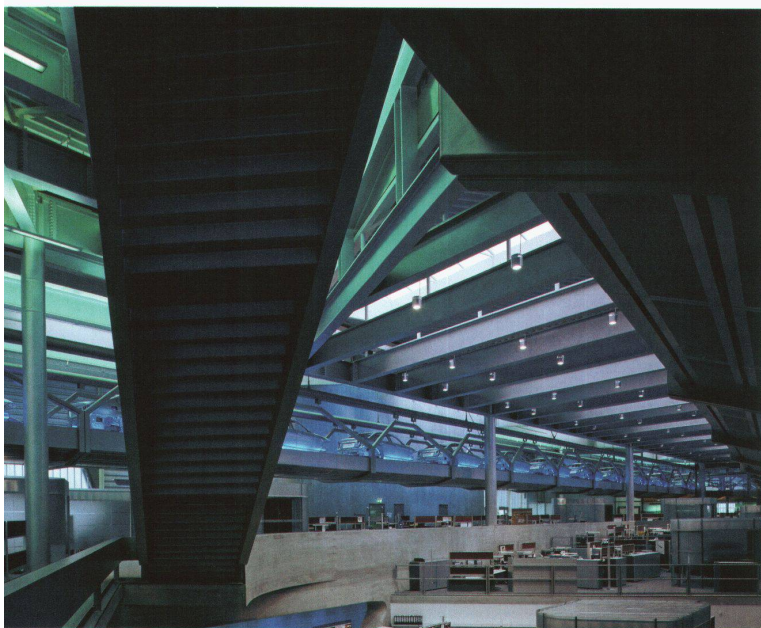
Ausführungsteam: Lars Teichmann, Jim Heverin, Jan Huebener, Matthias Frei, Cornelius Schlotthauer, Fabian Hecker, Wolfgang Sunder, Manuela Gatto, Anette Bresinsky, Anika Wegener, Achim Gergen, Robert Neumayr, Christina Beaumont, Caroline Anderson

Tragwerk: AGP ARGE Gesamtplanung, IFB Stuttgart, Antony Hunt Ass., London

Lichtplanung: Equation Lighting, London

Landschaftsarchitekten: Gross, Max, Bridget Baines, Eelco Hooftman, Edinburgh

Ausführung Landschaftsarchitektur: Daniel Reiser



Terrassierte Büros

Une architecture miroir du nouvel ordre économique *Usine BMW de Zaha Hadid à Leipzig* La nouvelle usine BMW qui produit, depuis mars 2005, la série 3 est située au nord-est de la ville de Leipzig, à la jonction entre aéroport, ligne de chemin de fer et autoroute. Efficacité logistique, flexibilité, transparence et hiérarchies plates, sont les slogans de la conception de cette usine. Le bâtiment central projeté par Zaha Hadid dans lequel sont logés la direction, le restaurant d'entreprise et d'autres services, se glisse et se tortille comme une grande baleine entre les halles standardisées, linéaires, dévolues à la production automobile. Le bâtiment n'est pas une sculpture libre et, sur le plan fonctionnel également, il est compréhensible uniquement en tant que partie du dispositif d'ensemble. Il relie les trois secteurs de l'assemblage des carrosseries, de la peinture et du montage et il constitue, sur le plan fonctionnel, le centre névralgique actif de l'usine. En même temps, il fonctionne comme entrée principale pour l'ensemble des collaborateurs. Pas seulement la production et le management sont fortement rapprochés.

Sur le plan formel aussi, la séparation, autrefois très nette, entre cols blancs et cols bleus est largement effacée. Le thème du flux, la symbolisation des réseaux de circulation et la mise en scène des hiérarchies planes sont rehaussés, sur le plan esthétique, par les carrosseries, magiquement éclairées en bleu. Durant leur fabrication (de l'assemblage de base au montage final en passant par le laquage), elles planent silencieusement à travers la halle centrale au-dessus des têtes des collaborateurs. Les diagrammes des différents réseaux de circulation et des flux de communication, leur concentration, distorsion et le fait de les rendre lisibles servirent à Zaha Hadid de point de départ à la recherche spatiale et formelle. Dans le grand espace ramifié aux angles biais, ils prennent forme, loin de tout ordre tectonique ou modulaire. La structure ouverte de Hadid décrit un nouvel espace fragmenté, désordonné et complexe qui n'a pas le caractère univoque du canon formel.

Le bâtiment central de BMW est en particulier relevant parce qu'il paraphrase, sur le plan architectural, des aspects significatifs de la réalité économique mondiale de notre époque. On peut en effet établir des comparaisons étonnantes entre le langage architectural et les concepts de management contemporains; un peu comme l'application d'idées tayloristes et fordistes à l'architecture des années vingt. Le bâtiment reflète au niveau architectural les principes d'un «nouveau capitalisme» qui a développé ses propres mécanismes de pouvoir et de contrôle en dépit d'hiérarchies planes, d'une grande flexibilité et d'une orientation sur le court terme. ■

Architecture as mirror of the new economic order

Zaha Hadid Architects: Central building BMW plant Leipzig At the intersection between airports, railway lines and motorways to the northeast of the city of Leipzig stands the new BMW plant, in which production of the third series began in March 2005. Logistic efficiency, flexibility, transparency and flat hierarchies are the conceptual keywords of this factory. The central building planned by Zaha Hadid, in which the management, the factory restaurant and further facilities are accommodated, thrusts its way like a huge whale between the straight standard halls of the motorcar production. The building is not a freestanding sculpture, and in terms of function it is also only comprehensible as a part of the whole complex. It connects the three production areas of coach building, paint shop and assembly and represents the actively functional nerve centre of the factory. At the same time, it acts as the main entrance for all the factory employees. Production and management are close to each other not only in terms of space. The once sharp dividing line between white-collar and blue-collar workers has been largely abolished as regards the formal architectural aspects. The theme of flow, the symbolisation of the route network and the staging of flat hierarchies are aesthetically enhanced by the magical blue-illuminated bodywork of the cars that float soundlessly above the heads of the office employees through the central hall on their way to completion (from the skeleton



«Marktplatz» mit Café

structure via the paintwork to the final assembly). Zaha Hadid used diagrams of the different route networks and communication streams, their consolidation, their correction and acquisition of a visual form as a starting point for the spatial and formal design. His open structure describes a new, fragmented, unordered and labyrinthine space, without the explicitness of the formal canon.

Thus the BMW central building is important primarily because it paraphrases important aspects of the worldwide economic reality of our day and age. In fact, it is a vehicle for astonishing comparisons between the language of architecture and the concepts of contemporary management – rather like the transfer of Taylorist-Fordist thought onto the architecture of the 1920s. The building represents an architectural reflection on the principles of a “new capitalism” which, in spite of flat hierarchies, extensive flexibilisation and short-term operation, has developed its own power and control mechanisms. ■